KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Szoferów i Mech. Autom. w Polsce

Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

WRZESIEŃ

1938 r.

IX.

Treść:

Redakcja i Administracja

Warszawa, ul. Marszałkowska 60/31. Telefon 9-95-94.

CENA EGZ. 40 GR.

34 miliony złotych.

Taką oto sumę — 34 miliony złotych wypłacili obywatele polscy firmom zagranicznym za samochody różnych marek, sprowadzone do Polski w ciągu sześciu miesięcy (od 1 stycznia do 1 lipca 1938 roku). Co miesiąc zatem uciekało z kraju za granicę ponad 5.300.000 złotych, na zakup obcokrajowych samochodów!

W porównaniu z importem wozów w roku zeszłym (1937) — za ten sam okres czasu (sześciu miesięcy) — wywieźliśmy obecnie o 16 milionów więcej, niż poprzednio.

Cyfry te świadczą o wzroście motoryzacji Polski, a jednocześnie przekonywują, że najwyższy czas położyć tamę ucieczce pieniędzy naszych zagranicę i zorganizować własną polską produkcję samochodów i motocykli.

Oto, co mówią cyfry:

W okresie czasu od 1 stycznia do 1 lipca r. b. zarejestrowano w Polsce 7.267 nowych pojazdów mechanicznych, z czego:

1) Importowanych z zagranicy	3957
2) Zmontowanych w kraju	2207
3) Z wytwórni krajowych	1103

Procentowo wygląda to, jak następuje:

1) Import zagraniczny	44,88%
2) Montownia Lilpop i Rau	39,28%
3) Polskie Zakłady Inżynierii	15,84%

Słowem: produkcja krajowa — na szarym końcu. A na pierwszym miejscu import zagraniczny:

a) z Niemiec przyszło	1346	jednostek
b) z Czechosłowacji „	354	„
c) z Ameryki „	323	„
d) z Francji „	219	„
e) z Anglii „	182	„
f) z Włoch „	95	„

Poza tym z innych krajów 3 wozy.

Jeśli chodzi o klasyfikację i popularyzację typu wozów określonych marek — to w okresie czasu od 1937 do 1938 r. mamy do zanotowania fakt, świadczący, że pewne marki potrafiły opanować rynek polski i wyrugować konkurentów.

W roku 1937 zarejestrowano wozy 88 marek. Pierwszeństwo miały Fiaty i Chevrolety, a za nimi szły DKW., Mercedes, Ford, Buick i Oppel. W roku zaś bieżącym 92% ogólnej liczby dostarczonych wozów pochodziło z 19 wytwórni. A pozostałe 8% stanowiły dostawę innych firm, których liczba sięga aż 62.

Z powyższego wynika, że zapotrzebowanie polskiego rynku samochodowego skoncentrowane zostało na kilkunastu (10 — 15) typach wozów, które się na terenie naszym najbardziej przyjęły.

Te nowe wozy należą do następujących typów i firm:

1) „Polski Fiat" wyprodukował	888
2) Lilpop zmontował:	
a) Chevroletów	1631
b) Oppli	314
c) Buicków	63
d) Ciężarowych G. M. C.	2
3) Montownia Fiata (wozów włoskich)	197

Tyle wyprodukowano („Polski Fiat") i tyle zmontowano w kraju.

A z zagranicy? Z zagranicy przybyły wozy następujących marek:

1) D. K. W.	476
2) Oppel (niezależnie od zmontowanych u Lilpopa)	236
3) Mercedes Benz.	207
4) Steyr.	118
5) Adler.	104
6) Hansa.	82

Powyższe pozycje zawarte w sześciu kolejnych punktach obejmują wozy *importowane z Niemiec*. Razem 1223 wozy.

A dalej idą: Czechosłowacja, Ameryka, Francja, Anglia, Włochy.

Z *Czechosłowacji* sprowadziliśmy wozy następujących marek:

1) Skoda	160
2) Tatra	135
3) Aero	48
4) Praga	11
Razem	354 wozy

Z *Ameryki:*

1) Chevrolet	34
2) Packard	23
3) Willys	17
4) Ford	153
Razem	227 wozów

Radzić jest łatwiej – niż pomagać



...o tym przysłowiu pamiętajcie ilekroć będą Wam radzić stosowanie t. zw. tańszych olejów, zamiast wypróbowanego i uznanego przez automobilistów całego świata – oleju

GARGOYLE MOBILOIL,

wytwarzanego z najlepszych polskich surowców, przez polskich inżynierów i robotników, według metod opartych na

przeszło 70-letnim doświadczeniu
VACUUM OIL COMPANY S. A.



GARGOYLE

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

Z Francji:

1)	Reynault	104
2)	Citroen	85
3)	Peuqeot	21
	Razem	210 wozów

Z Anglii:

1)	Vauxhall	93
2)	Bedlord	28
3)	Morris	24
	Razem	145 wozów

Z Włoch:

1)	„Fiat“	68
2)	„Lancia“	27
	Razem	95 wozów

Z powyższych danych wynika, że pierwsze miejsce w imporcie wozów do Polski, zajmują Niemcy. Ostatnie Włochy.

Aby uzupełnić obraz produkcji, montażu, oraz importu pojazdów mechanicznych należy rzucić okiem na motocykle.

W kraju wyprodukowano w ciągu półrocza 1938 tylko *213 motocykli* trzech typów; a mianowicie:

1)	„Sokół“ „600“	128
2)	„Mos“	49
3)	„Niemen“	26

Natomiast import z zagranicy przedstawia się następująco:

1)	DKW.	343
2)	Zöndapp	190
3)	Puch	120
4)	BMW.	116
5)	N.S.U.	106
6)	Royal Eufield	72
7)	Triumph	60
8)	T.W.N.	56
9)	„Victoria“	48
11)	Rudge	43
11)	B.S.A.	29
12)	Aricl	28
13)	F.N.	27
	Razem	1238

Z zestawienia wynika, że zagranica dostarczyła nam motocykli *sześć razy więcej*, niż nasze wytwórnie krajowe.

Garść danych, obejmujących, bilans pojazdów mechanicznych za ubiegłe półrocze — jest pouczającą.

Wywozimy wprost workami nasze pieniądze zagranicę! *Trzydzieści cztery miliony złotych* — to, jak na nasze stosunki, potężna suma!

Tyle bowiem w ciągu sześciu miesięcy wypompowali z Polski producenci i dostawcy wozów z obcych krajów.

Pieniądze te śmiało mogłyby zostać w Polsce, gdyby polskie wytwórnie mogły podołać rosnącemu zapotrzebowaniu na samochody i motocykle.

Wszak motoryzujemy się! Samochody rosną, jak grzyby po deszczu. Motocykle też. Ale motoryzują nas obcy.

Zarabiają na tym grube pieniądze. I napewno śmieją się w kułak z Polaków, że my mając tyle możliwości, tylu bezrobotnych i takie wielkie pole do pracy twórczej — nie potrafimy uruchomić motoru, który nazywa się: *własna wytwórnia pojazdów mechanicznych!*

Jak długo będzie trwać ta rosnąca z miesiąca na miesiąc, ucieczka pieniędzy polskich zagranicę? Giedy powstrzymamy zalew obcymi wozami naszego rynku samochodowego? I kiedy wreszcie rząd zainteresuje się tą sprawą, która leży na sercu i na kieszeni każdego Polaka, który ma prawo bronić interesów kraju i domagać się samowystarczalności Polski, zdolnej do wytrzymania konkurencji z zagranicą i zdolnej do zmotoryzowania się własnymi siłami.

Józef Benzyna.

Świat widziany oczyma kierowcy.

(dokończenie)

(Wrażenie z podróży przez Niemcy do Italii).

Kierowca znajdujący się daleko już od rodzimego kraju i miasta, nieraz odczuwa lęk, że może maszyna go zawieść i odmówić posłuszeństwa a wówczas może go nawet nie stać na naprawę o którą zresztą wszędzie bardzo łatwo. To też opieka nad maszyną musi być zdwojona. Po każdym etapie szczegółowo przeglądałem swego Fiata i choć miałem pisemne polecenie do wszystkich stacyj obsługi, by ze specjalną uwagą, troską i szybkością przeprowadzono mi remont, nie wykorzystałem cennego pisma ani razu. Poprostu nic się w nim nie psuło. Zaledwie dwa razy musiałem oddać wóz do przemycia, gdyż na doskonałych asfaltach tylko przy wielkim deszczu można liczyć na zachlapanie podwozia. Raczej dzieje się odwrotnie strugi wody po zmyciu asfaltu myją maszynę pod spodem. I tylko w bocznych uliczkach miejskich lub na drogach drugorzędnych wysypanych piaskiem można wóz zabłocić.

Podróżny udający się na krótszy lub dłuższy pobyt do Italii korzysta z bardzo znacznej zniżki cen benzyny. Już na granicy przy wymianie pieniędzy z doręczonego w kraju czeku można otrzymać w biurach tamtejszego królewskiego klubu samochodowego czeki na benzynę wydawane w ilości 20 litrów na każdy dzień pobytu. Każda stacja benzynowa honoruje te czeki bez sprzeciwu, przyczem za paliwa specjalne dopłaca się do każdych 10 litrów po dwa liry. Do specjalnych paliw należy mieszanka ESSO i jej podobne (Litoria, Dynamin i t. p.), lecz i na miejscowej benzynie można doskonale jeździć, zmieniwszy tylko czas zapalania na nieco późniejszy.

W krajach gorących nie wolno zapominać o wodzie dla chłodnicy i wodzie destylowanej w akumulatorze. O ile odpada troska o podwozie wskutek gładkich nawierzchni o tyle więcej uwagi trzeba poświęcić silnikowi. Tu o przegrzanie motoru nie trudno. Przed dwoma laty na trasie między Wenecją a Padwą odmówił nam posłuszeństwa silnik-Tatry. Był on nawet przygotowany do jazdy w tropikalnych krajach w tym sensie, że umyślnie doregulowano mu trzonki popychaczy w taki sposób by luz był większy. Jest to konieczne wobec większego nagrzewania się silnika i znaczniejszego wydłużania trzonków zaworów. Przegrzanie Tatry skończyło się na sklejeniu pierścieni i tak nagłym spadku kompresji, że w dalszej podróży ilość zużywanej oliwy dochodziła do 1 litra na sto km. W tych warunkach trzeba było cały silnik rozbierać, zapieczone pierścienie uwolnić, oczyścić i wrócić im dawną sprężystość. Strata czasu dwu dni. Pamiętając o tym przykrym incydencie, nie dawałem się ponosić wspaniałym drogom, lecz często studziłem silnik, nie żałując górnego smarowania. Oliwa w karterze dochodziła do temperatury tak znacznej że karteru dotnąć ręką nie było można.

A teraz kilka słów o sygnalizacji. Wobec ostrych skrętów tak bardzo licznych i często dochodzących do 180° bez sygnalizacji dźwiękowej a w nocy świetlnej jeździć nie można. Na każdym zakręcie słyszy się sygnał, zbliżającego się z przeciwka samochodu, którego wcale jeszcze nie widać choć znajduje się w odegłości zaledwie 20 i mniej metrów. Dla uspokojenia i uprzedzenia jadącego z naprzeciwka, musi się dać sygnał w odpowiedzi, że się go słyszało i w tej samej chwili dokładnie zjechać na prawą stronę. Ścinanie kątów w górskim terenie jest więc nie możliwe. Trzeba się trzymać wyraźnie prawej strony a nawet liczyć z możliwością że wóz z naprzeciwka zarzuci i może zaczepić jeśli mu się dokładnie ze środka nie zejdzie.

W tych warunkach szybkość przeciętna samochodu ogromnie spada. W górskim terenie w ciągu dnia trudno przebyć więcej niż 400 km. Kierowca powinien o tem pamiętać, że po takiej turze trzeba gruntownie wypocząć, jeśli następnego dnia stoi przed nowym etapem równie długim i trudnym. Liczne skręty których napotyka się w ciągu dnia dokładnie całe setki, wywołują u kierowcy pod wieczór lekkie zawroty głowy, wskutek zmęczenia gałek ocznych. Tych wrażeń w naszych polskich warunkach przeważnie jazdy w terenie prostym i płaskim, nigdy kierowca nie dozna. Tem więcej powinien więc kierowca polski uważać na siebie w terenie alpejskim.

Do ciekawych zjawisk należą złudzenia optyczne w górach. Pierwszy raz na ten fakt zwró-

ził mi uwagę nasz znakomity sportsmen Minister Świtalski jadąc ze mną przez Semmering. Jest to droga wznosząca się od strony Wiednia aż do samego Semmeringu nieustannie pod górę i o niezbyt licznych zakrętach. Droga jest świetna, malownicza i kierowca może od czasu do czasu oderwać wzrok od czarnej wstążki asfaltu by rozejrzeć się do koła.

I wtedy występuje dziwne złudzenie. Ma się wrażenie, że samochód jedzie w płaskim terenie a nawet można nie jednego na to złapać, że jedzie się pod górę a ma się wrażenie że zjeżdża się w dół. W tych wypadkach siedzący za sterem zaczyna się niepokoić. Wyobraża sobie że maszyna powinna toczyć się sama po wyłączeniu sprzęgła a conajmniej przyspieszyć biegu gdy tymczasem wyraźnie wyczuwa się spadek obrotów i zwalnianie biegu. Naciskanie pedału na nic się nie przydaje, samochód idzie wolno, jeśli wogóle jeszcze się sunie na czwartym biegu. Oczywiście kierowca myśli że z motorem stało się coś złego. Zatrzymuje się i zaczyna szukać przyczyny by wkrótce spojrzawszy za siebie przekonać się że jedzie do góry a nie w dół.

Złudzenia te są tak dokuczliwe w pewnych wypadkach, że mimo świadomości ich istnienia kierowca zatrzymuje się przerażony, sądząc że przegrzał silnik. Tak zdarzyło mi się na drodze przez Apeniny po przekroczeniu Perugii. W pewnym miejscu ciągnęła się długa prosta wstęga drogi idącej pod górę. Po kilkunastominutowej jeździe, gdy byłem już przy końcu tej drogi wyczułem że maszyna już nie może na trzecim biegu wyciągnąć, dałem drugi lecz i to nie wystarczyło. Gdy stanąłem, nie chcąc jej forsować na pierwszym, byłem przekonany, że motor jest uszkodzony. Zacząłem szukać przyczyny upewniwszy się oczywiście wzrokowo, że wzniesienie jest dość znaczne, lecz jak mi się na oko wydawało takie, że powinna maszyna wyciągnąć na trzecim biegu. W parę chwil nadjechał jakiś motocyklista i w tym samym miejscu motor odmówił mu całkowicie posłuszeństwa. Gdy wreszcie i trzeci tym razem samochód zatrzymał się i po włączeniu pierwszego biegu zaczął się windować do góry doszedłem do przekonania, że spadek jest o wiele większy niż sądziłem i bez wstydu włączyłem pierwszy bieg by dociągnąć do końca. W parę minut później na płaskim terenie przekonałem się że motor jest w porządku i ciągnie jak szatan. Góra i złudzenie optyczne były wszystkiemu winne.

Na zakończenie tych wspomnień i uwag specjanie dotyczących kierowcy muszę powiedzieć, że jazda po najtrudniejszym terenie, bądź to falistym bądź pełnym skrętów, czy płaskim jak na autostradach niemieckich, nie jest groźna dla samochodu. Po odbyciu ogromnej trasy, w moim Fiacie nie miałem najmniejszego defektu, najmniejszego nie doznałem zadraśnięcia, wszystkie zespoły jak silnik, instalacja elektryczna, czy mechanizm podwozia zdały swój egzamin znakomicie. A to dlatego że przez całą drogę korzystałem ze znakomitej nawierzchni. Już po powrocie do kraju, na kiepskich drogach zaczęły mnie prześladować drobne i większe uszkodzenia. U nas trzeba w maszynie wiecznie coś dokręcać, nie trudno o połamanie resorów, podwozie niszczy się o wiele prędzej niż silnik. Częste zdejmowanie kół i wymiana opon, łatanie dętek, zupełnie zmieniają kalkulację konserwacji ogumienia Konieczność częstej zmiany zwrotnic sterowych, gałek, sworzni resorowych i t. p. drobnych części mechanizmu sterowania są wynikiem nieustannego zasypywania błotem i piaskiem delikatnych powierzchni styku. które mimo częstego smarowania tovotem nie dają się uchronić od przedwczesnego zużycia.

Sprawa doskonałych dróg, jest najważniejszą i wszelkie nadzieje na szybszy wzrost motoryzacji będą płonne, gdy koszta napraw samochodu tych nielicznych jeszcze entuzjastów automobilizmu, sprowadzą na drogę realnej niemożebności utrzymania samochodu na dłuższą metę.

Mam daty i cyfry dotyczące zużycia paliwa. drobnych naprawek i uszkodzeń jakie na poszczególnych trasach w Polsce i za granicą przy częstych przejazdach dają mi się we znaki. I mogę z całą pewnością stwierdzić, że trzymiesięczny przejazd z domu do biura więcej mi niszczy maszynę po brukach warszawskich niż jednorazowa długa podróż zagranicę. Przy następnej okazji przedstawię czytelnikom naszym na dokumentach fotograficznych te okazje gdzie maszyna najwięcej cierpi.

Złym drogom, przejazdom i niewłaściwym wykończeniom ulic musimy wypowiedzieć bezwzględną wojnę.

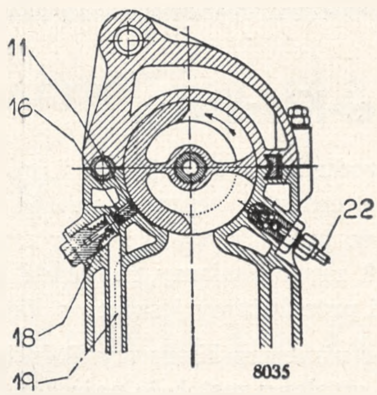
Inż. E. Porębski.

Nowiny techniczne.

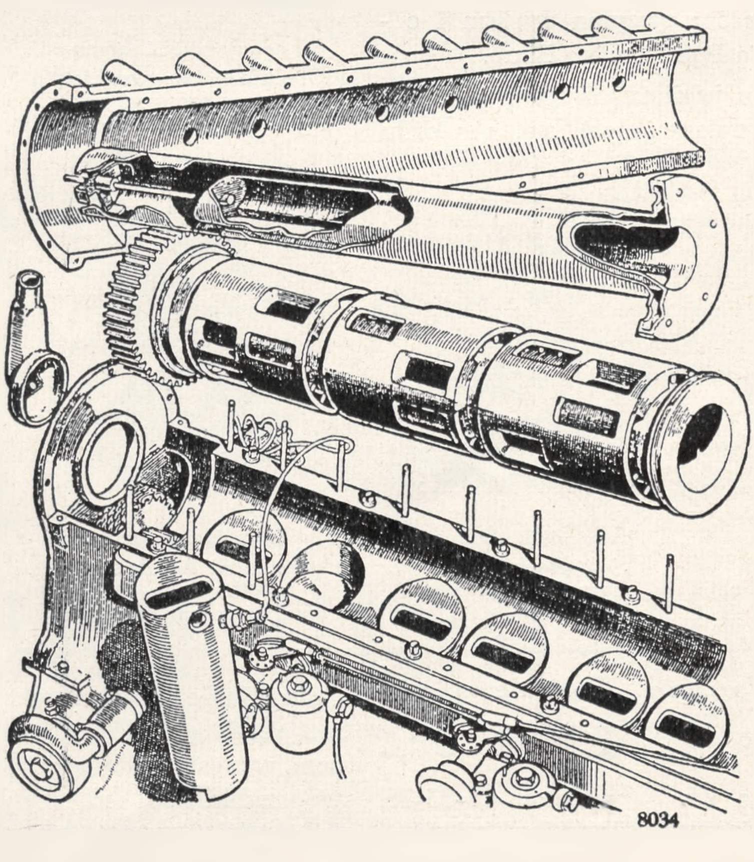
Pod tym tytułem Redakcja Kierowcy będzie regularnie podawała nowe zdobycze w dziedzinie automobilizmu. Uważamy że postęp i usiłowania technicnne są tak wielkie że choć nie zawsze w danym sezonie już nowa konstrukcja wejdzie w życie, trzeba naszych czytelników informować o postępie myśli twórczej by nie pozostawali w tyle.

I. NAWRÓT DO SILNIKÓW Z ZAWOREM OBROTOWYM.

Jeszcze w czasie wojny nieliczni nasi kierowcy mogli się zaznajomić z pewną serią samochodów Itala Alave, dziś już zarzuconych. W silnikach tych samochodów nie było ani zaworów, ani suwaków jak w Minerwie lub Knigtach. Obecnie do tej konstrukcji powraca tytułem próby fabryka Peugeot i jej konstruktorzy Lewis i Mac-Laren. Na załączonej ilustracji widzimy głowicę silnika 6-cio cylindrowego z dużą podłużną tuleją sterowniczą... W tuleji tej znajdują się kanały dla wlotu mieszanki i wylotu gazów spalinowych. Tuleja wiruje dwa razy wolniej od wału korbowego. Wnętrze tulei jest przedzielone krawędzią podłużną tak że jedna połowa służy dla świeżej mieszanki a druga dla gazów wybuchowych. Na małym szkicu obok widzimy przekrój tulei przekrój głowicy cylindra i świecę.



Do czego dążą konstruktorzy?. Oczywiście jeśli im się uda praktycznie rozwiązać ten pomysł, będziemy mieli silniki pracujące cicho i sprawiające mniej kłopotu niż zaworowe. W silnikach szybkobieżnych zmuszeni byli konstruktorzy stosować bardzo silne sprężyny które mogłyby w setnych częściach sekundy swą mocą zepchnąć zawór w dół i przymknąć. Osła-



bienie sprężyn ma więc doniosłe znaczenie i bardzo wpływa na zmniejszenie się obrotów a tym samym siły silnika. Czy jednak konstrukcja ta się uda pokaże czas i praktyka. Silnik Alave wycofano z obiegu z tego powodu, że częste zacieranie się tulei powodowało przerwy w ruchu. Od czasów wojny do dziś mamy wiele lepszych materiałów, stal nitrowaną, może więc przy zastosowaniu pomysłowych uszczelek uda się wprowadzić ten nowy typ silnika.

J. R.

Jubilaci-Kierowcy.

Z powodu licznych zapytań i próśb o przedłużenie terminu reprodukowania podobizn kierowców, pracujących w swoim zawodzie ponad lat 20, zawiadamiamy, że termin nadsyłania fotografji przedłużamy jeszcze do listopada.

Numer niniejszy Kierowcy Polskiego w dużej ilości wysłany został do najrozmaitszych ośrodków związkowych i prywatnych przedsiębiorstw na terenie całego kraju, więc ci z Kolegów, którzy do tej pory, z powodu nie otrzymania pisma, nie mogli przyłączyć się do naszej akcji, mogą to jeszcze uczynić. Powtarzamy, że każdy z kierowców który pracuje ponad lat 20 przy kierownicy, po nadesłaniu fotografii i odpisu dowodu, stwierdzającego lata pracy, może uczestniczyć w uroczystości jubileuszowej.

Każdy z kierowców otrzyma dyplom i odznakę którą ofiaruję Pol. Touring Klub.

Komitet obchodu jubileuszowego w dalszym ciągu rejestruje zgłaszających się, a o dniu właściwej uroczystości, nastąpi zawiadomienie imienne lub też na łamach naszego pisma.

Prosimy więc nie zwlekać do ostatniej chwili, co utrudnia nam pracę, lecz możliwie zaraz nadesłać fotografię i odpis dokumentu stwierdzającego 20 lat pracy.

Szczegóły i informacje w Redakcji Kierowcy Polskiego Warszawa. Marszałkowska 60.



Lewandowski Kazimierz
Obecnie prow. warsztaty mech. w Inowrocławiu, jest kierowcą 32 lata



Zaręba Michał
Obecnie pracuje w Dyr. P. K. P.
jest kierowcą 27 lat



Antoni Antczak
pracuje w Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji
jest kierowcą 26 lat



Nasuciński Wincenty
jest pracownikiem Zarządu Miejskiego
jest kierowcą 25 lat



Obłuski Marian
pracuje na Autobusach Miejskich
jest kierowcą 23 lata



Lubosińki Jan
pracuje w T-wie Krzysztof Brun i Syn
jest kierowcą 20 lat

Obrady Klubu Szoferów w Toruniu.

3 września r. b. odbyło się zebranie członków Klubu Szoferów w Toruniu.

Przewodniczył kol. Iwański.

Po przyjęciu programu obrad, przystąpiono do omówienia palącej sprawy, mianowicie zlikwidowania nieporozumień, jakie w bydgoskim oddziale naszego Klubu zaszły z powodu warcholskiej agitacji p. Grzankowskiego, który zabiegał o rozbicie organizacji, istniejącej już z górą 15 lat. Stwierdzono, że porządek w oddziale w Bydgoszczy, został już przywrócony. Prezes kol. Stachowiak, zajął wobec p. Grzankowskiego wyraźne stanowisko i skarcił jego rozbijackie wybryki.

Z kolei poruszono tematy następujące:

1. STAN ZŁYCH DRÓG.

Idzie jesień. Stan dróg pozostawia wiele do życzenia. Trudno jest przebijać się maszyną przez mokradła, błoto i kałuże. Trudno też utrzymać wóz w należytym porządku. Klub Szoferów apeluje do władz kompetentnych, by dołożono starań celem naprawy zaniedbanych jezdni. M. in. naprawa ulicy nad Wisłą w Toruniu jest rzeczą b. pilną.

2. PRZECIĄŻENIE KIEROWCÓW PRACĄ

Wielu kolegów - kierowców pracuje ponad normę. Właściciele wozów zmuszają ich do wykonywania czynności, które nie obowiązują kierowcy. Kogo stać na posiadanie samochodu, — powinienby mieć środki i na utrzymanie go w należytym porządku. Kierowca, wyczerpany pracą przy kierownicy, nie może, poza godzinami swego urzędowania, spełniać funkcji, które faktycznie nie wchodzą w zakres jego obowiązków, (np. mycie wozu i tp.).

Dobry kierowca zawsze będzie dbał o wóz, którym jeździ, ale nie po to jest 8-godzinny dzień pracy, by go lekceważyć. Mamy sporo bezrobotnych, więc można ich zatrudnić, a nie należy obarczać pracujących nadmierną liczbą godzin pracy.

3. SKARCENIE NIEPOWOŁANEGO PISARZA

Niejaki p. Kłos wydał w Warszawie broszurę, poświęconą kierowcom polskim.

Pan ten, krytykując ogół kierowców w Polsce, pozwolił sobie na użycie ordynarnych słów pod adresem naszego zawodu, nazywając m. in. kierowców zawodowych „chorobą, której nie wyzbyliśmy się w Polsce".

Tego rodzaju wypad obraża ogół kierowców. Zebrani protestują przeciw metodom krytyki, jakiej użył w stosunku do kierowców p. Kłos — i wystąpienie jego kwalifikują, jako nadużycie pióra.

4. SPRAWY ORGANIZACYJNE.

Uchwalono, by w październiku wprowadzić w Klubie specjalne wykłady dla kierowców.

Stwierdzono, że organizacja rośnie na sile i że z każdym miesiącem przybywa nam członków coraz więcej. Od dnia poprzedniego zebrania, zarejestrowaliśmy 15 nowych Kolegów.

Hasło „w jedności siła" zaczyna przenikać do szeregów pracowników naszego zawodu.

Józef Oliwkowski.

Nowy wóz Forda.

Nowa produkcja samochodów Forda typu r. 1939 przewiduje wypuszczenie na jesieni lekkiego 6-cio cylindrowego wozu, który kosztować będzie zaledwie 350 dolarów. Stanowi on przedmiot dużego zainteresowania technicznej i gospodarczej prasy amerykańskiej, angielskiej i niemieckiej. Według opinii amerykańskiej cena tego wozu może w pewnej mierze zrewolucjonować rynek amerykański, zwiększając bardzo poważnie możliwości konsumcyjne społeczeństwa.

Ze szczególnym zainteresowaniem omawia nowy typ samochodu Forda prasa niemiecka, podkreślając, że suma 350 dolarów równa jest według obecnego kursu kwocie 825 marek niemieckich, co stawia cenę wozu Forda na poziomie znacznie niższym, aniżeli cena niemieckiego słynnego „samochodu ludowego". Cena nowego wozu Forda, będzie również niższa, aniżeli jego stary model T, którego cena wynosiła 365 dolarów. Obecnie ceny najbardziej wziętych typów amerykańskich samochodów osobowych, wynoszą 500 do 650 dolarów.

Wóz Ludowy.

Pisma niemieckie publikują teraz informacje, dotycz. „KdF - Wagen" p. t. „Co nabywca wozu ludowego KdF wiedzieć powinien?".

1. Wóz KdF będzie się nabywało głównie nie przy pomocy przedstawicieli, lecz przez instytucje i przedsiębiorstwa zatrudniające ewtl. nabywców. A więc zainteresowany winien zażądać wydania odpowiedniego formularza z administracji swojej instytucji. Formularz wypełniony zwraca się i otrzymuje tzw. „kartę oszczędności KdF". Niepracujący w żadnej instytucji (wolne zawody) winni zgłosić się do rejonowego przedstawiciela „KdF" w celu zawarcia transakcji.

2. Nabywca winien punktualnie wpłacać raty tygodniowe - to jest jego jedyna powinność.

3. Wóz „KdF" skarosowany jako torpedo lub kabriolet będzie kosztował nieco drożej. Wybór przy kupnie będzie nieco ograniczony.

4. Wybór koloru będzie niemożliwy: pierwsze i następne serie „KdF" będą wykonane w kolorze ciemno - szaro - niebieskim („tief graublau).

5. Zasadniczo nie wolno zrywać umowy kupna - sprzedaży „KdF" — w wyjątkowych wypadkach jednak możliwe jest otrzymanie wpłaconych pieniędzy jednak po potrąceniuu 20% kosztów.

6. Koszty utrzymania wozu KdF są jeszcze nieustalone. Po pierwsze nie jest ostatecznie ustalona stawka ubezpieczeniowa, która pewnie będzie niższa niż dotychczasowe. Również nie rozwiązano jeszcze zagadnienia garażowego. Wóz „KdF" jest tak mocno zbudowany, że wytrzyma również i garażowanie pod gołym niebem. Koszty utrzymania w pierwszym rzędzie są uzależnione od ilości przejechanych kilometrów.

7. Ze względów technicznych i ze względu na osiągnięcie jak najtańszej ceny — kwoty składane w celu nabycia wozu „KdF" nie będą oprocentowane.

8. Każdy wóz „KdF" w chwili opuszczania wytwórni będzie od razu ubezpieczony na przeciąg dwu lat zarówno „autocasca", jak i od odpowiedzialności cywilnej właściciela.

9. Oprócz rat tygodniowych przy spłacie zaległości żadne inne koszty przy zakupie „KdF" nie są przewidziane. Co najwyżej 1 RM będzie trzeba zapłacić przy zawarciu umowy.

10. W wypadku zachorowania w okresie spłaty należności za wóz ewtl. w wypadku innego nieszczęścia „karta oszczędności KdF" nie przepada. Przedłuży się jednak okres spłat.

11. Natychmiast po rozpoczęciu produkcji „KdF" wszyscy właściciele „Kart oszczędności KdF"otrzymają zawiadomienie o terminie dostawy zamówionego wozu.

12. Wóz KdF otrzyma się dopiero po spłaceniu 750 RM. Kto będzie więc za KdF płacił najniższymi ratami 5 RM tygodniowo — będzie mógł otrzymać wóz dopiero po upływie trzech lat od chwili wykupienia karty oszczędności „KdF".

KRONIKA.

63,4 PROCENT KONSUMOWANYCH PRZEZ NIEMCY PALIW PŁYNNYCH JEST POCHODZENIA KRAJOWEGO! — W TYM 850 TYS. TON BENZYNY SYNTETYCZNEJ

Plan autarkii paliwowej jest realizowany w Niemczech z wielką gorliwością. Wbrew pogłoskom, Niemcom udało się już dzisiaj, mimo szybkiego wzrostu popytu na paliwa płynne — rozbudować znacznie produkcję paliw pochodzenia ściśle krajowego. W roku 1936 produkcja paliw płynnych pochodzenia krajowego wynosiła 1068 tysięcy ton, co odpowiadało 45% ówczesnej konsumcji paliw płynnych. W roku 1937 ilość paliw krajowego pochodzenia wynosiła 1630 tysięcy ton, co odpowiada 63,4% ogólnej konsumcji. Import benzyny z za granicy w tym czasie znacznie zmalał: w 1936 r. dowieziono do Niemiec 1273 tysiące ton benzyny (55% spożycia), a w 1937 r. już tylko 930 tysięcy ton (36,3%).

Wśród paliw pochodzenia krajowego wyprodukowanych w roku 1937 (w nawiasach cyfry z r. 1936) znajdowało się: 110 tysięcy ton benzy-

ny z ropy krajowej (106 tys. t.), 850 tysięcy ton benzyny syntetycznej, otrzymanej z węgla (350 tys. t.), 420 tysięcy ton benzolu (380 tys. t.), 210 tys. ton alkoholu (207 tys. t.). Inne paliwa jak gaz świetlny, antracyt i drzewo (w przeliczeniu na jednostki wagi wg. wartości kalorycznej) 40 tys. t. (25 tys. t.).

Cyfry te nie wymagają komentarzy i doskonale świadczą, że program autarkii paliwowej, jakkolwiek nie jest realizowany z szybkością zapowiedzianą — daje pożądane efekty. W wypadku wojny jednak Niemcy byłyby jeszcze w 4/5 zdane na import paliw płynnych. (Przegl. Naft. na podst. źródeł francuskich).

KOSZTEM 3.5 MIL. ZŁ. OTRZYMA STOLICA ZAJEZDNIE DLA 200 AUTOBUSÓW.

Na ulicy Żoliborskiej trwają od miesiąca roboty przy budowie nowej zajezdni dla autobusów miejskich. Ma to być jedna z najnowocześniejszych i najlepiej wyposażonych zajezdni. Inżynierowie, prowadzący roboty, przeszło rok studiowali podobne urządzenia za granicą.

Wobec stałego rozrostu komunikacji autobusowej, potrzeba takiej zajezdni daje się odczuwać coraz bardziej. W przyszłości tramwaje zostaną w śródmieściu zlikwidowane. Zastąpią je autobusy, posiadające większą szybkość, zwrotność i mniej zajmujące miejsca na jezdni.

Zajezdnia autobusowa na ul. Żoliborskiej jest zaprojektowana na wielką skalę. Znajdzie w niej pomieszczenie około 200 autobusów, które będą obsługiwały Żoliborz, Marymont, Bielany i dzielnicę północną Warszawy.

Koszt budowy wyniesie około 3,5 miliona zł. z czego na roboty wstępne przeznaczono w budżecie na rok bież. 1 milion zł. Zajezdnia oddana zostanie do użytku zimą roku przyszłego.

Zajezdnia składać się będzie z pięciu zasadniczych części. Pierwszą jest hala postojowa (garaż), której powierzchnia wyniesie 9.000 m. kw. Zainstalowane zostaną w niej najnowocześniejsze urządzenia wentylacyjne, usuwające najmniejsze nawet ilości gazów spalinowych. Konstrukcja tej olbrzymiej hali będzie stalowa, bez słupów, rozpiętości 48 m. Konstrukcja tej hali jest pomysłem inż. prof. Stanisława Hempla. Będzie to jedyna hala o takiej konstrukcji na świecie.

Drugą częścią jest hala montażowa. W niej będą znajdować się warsztaty. Powierzchnia jej wynosi 2.000 m. kw.

Trzecią będzie stacja obsługi o 1500 m. kw. powierzchni.

W budynku administracyjnym — znajdą się biura, mieszkania służbowe, oraz pomieszczenia kulturalno - oświatowe (świetlice, czytelnie, prysznice i t.p.).

Wreszcie ostatnią częścią będzie stacja ruchu.

Specjalną uwagę przy projektowaniu zajezdni zwrócono na urządzenia ochrony pracy robotników. Najistotniejszą, a zarazem najtrudniejszą do zwalczenia, w pomieszczeniach tego rodzaju, bolączką są wyziewy gazów spalinowych. Problem ten został jednak szczęśliwie rozwiązany.

Masowy ruch ciężkich autobusów niszczy w bardzo szybkim czasie jezdnię. Zastosowano więc w obrębie zajezdni specjalnie utwardzoną nawierzchnię.

Całość projektowali inż. prof. St. Hempel i inż. Kalinowski.

W JAPONII WPROWADZONO ŚCISŁE OGRANICZENIA W SPOŻYCIU PALIW PŁYNNYCH!

Głód dewizowy spowodowany wojną z Chinami, spowodował, że jak wiadomo, na terenie Japonii wprowadzono szereg konsumcyjnych ograniczeń surowcowych. Już w maju 1938 r. wprowadzono kontrolę sprzedaży benzyny, którą otrzymać można jedynie na podstawie książeczki z „czekami" benzynowymi. W czerwcu wozy prywatne osobowe miały kontyngent na 180 litrów, taksówki 824 litry, a ciężarówki 670 litrów. Te ograniczenia ogromnie uderzyły po kieszeni cały japoński przemysł motorowy, a w szczególności te montownie i wytwórnie, które opierają się o St. Zjednoczone i produkują wozy zużywające większe ilości paliwa. W związku z tymi ograniczeniami niemiecki przemysł samochodowy snuje dla siebie berdzo pomyślne horoskopy, jako że wozy niemieckie należą do rzędu oszczędnych. Zdaje się jednak, że Niemców w tym wypadku ubiegną przyjaciele z nad Adriatyku, którzy w zawartej niedawno umowie z Japonią i Mandżurią zastrzegli sobie możność wwozu pewnej ilości samochodów o łącznej wartości (na razie) 24 milionów lirów. Jak wiadomo, wozy włoskie są najoszczędniejsze — stąd niepokój Niemiec.

NOWA LINIA AUTOBUSOWA NA POMORZU CHEŁMNO — CHOJNICE

W nabliższym czasie otwarta zostanie linia autobusowa, która połączy Chełmno, Świecie, Tucholę i Chojnice. Linia ta usunie wszelkie niedomagania komunikacyjne w tym okręgu Pomorza. Jak dotychczas komunikacja z Chełmnem i Świeciem jest utrudniona z powodu braku mostu na Wiśle.

MALEJE ILOŚĆ DOROŻEK KONNYCH W STOLICY

Wydział Przemysłowy Zarządu Miejskiego zarejestrował w dniu 1 bm. 2.312 dorożek samochodowych, 929 dorożek konnych oraz 34 dorożki bagażowe. Poza tym Wydział Przemysłowy zarejestrował 1.826 wozów konnych, 981 wózków ręcznych oraz 31.805 rowerów.

W związku ze spadkiem liczby dorożek konnych zmniejszyła się liczba powożących dorożkami konnymi do 2.315 w rb. Również uległy zmniejszeniu liczby powożących wozami konnymi do 2.246 w rb.

WIELKI GARAŻ W STOLICY ZBUDUJE P. Z. U. W.

Państwowy Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych przystąpił do budowy przy ul. Kopernika od ul. Sewerynów gmachu garażowo - mieszkaniowego, z którego dwa piętra pod ziemią prze-

1	2	3
Na zł. ______ gr. ______	PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY Na zł. ______ gr. ______ złot. słowami: ______ ______ gr. ______	DOWÓD NADESŁANIA Przekazu Rozrachunkowego Na zł. ______ gr. ______
Imię, nazwisko i adres wpłacającego	Odbiorca: **Wydawnictwo:** **KIEROWCA POLSKI** Warszawa, Marszałkowska 60.	Odbiorca: Wydawnictwo: **KIEROWCA POLSKI** Warszawa, Marszałkowska 60.
Nr. rozrachunku: 1	Nr. rozrachunku: 1	Nr. rozrachunku: 1
Dzień wpłaty	Dzień wpłaty Nr. wpłaty ...... (Podpis przyjmującego) Stempel okręgu	Nr. wpłaty ...... (Podpis przyjmującego)

Załączony przekaz prosimy po wypełnieniu oddać w najbliższym urzędzie pocztowym.
Prenumerata wynosi rocznie zł. 4.—

znaczone będą na urządzenia garażowe. Poza tym parter przeznaczony będzie na sklepy, związane z przemysłem samochodowym.

SOWIECKIE SAMOCHODY NIE WYTRZYMUJĄ PRÓBY

W Sowietach odbył się raid samochodowy, zorganizowany celem sprawdzenia trwałości wyrobów sowieckiego przemysłu samochodowego. Połowa samochodów, biorących udział w raidzie, nie mogła go ukończyć ze względu na zbyt częste uszkodzenia. Najbardziej dotkliwą przeszkodą był zły gatunek opon sowieckiego wyrobu. W związku z tymi wynikami, komisarz ciężkiego przemysłu, Kaganowicz, zarządził dochodzenie zarówno w fabrykach samochodów w Moskwie i Gorkim, jak i w przemyśle gumowym.

W NIEMCZECH PRZYBYŁO W 1-ym PÓŁROCZU NAJWIĘCEJ OPLI I DKW

Statystyka przyrostu wozów osobowych na terenie Niemiec prowadzona jest nie tylko według pojemności silnika, lecz również wg. marek. Pozwala to na zorientowanie mas nabywców w rzeczywistym stanie popytu na dany wóz (w Polsce cyfry te są starannie ukrywane!) Z cyfr, dotyczących 1-go półrocza b. roku wynika, że najwięcej sprzedano na terenie Niemiec (bez b. Austrii) wozów marki Opel (37,5%) 41.944; dalej DKW (17,4%) 19.529, Mercedes (9,5%) 10.601, Ford (8%) 8.962 i Adler (6.9%) 7.681 sztuk. Na inne marki przypada udział poniżej 5% (jeden Wanderer na 4,1% — inne znacznie mniej).

GARAŻE NA WYSTAWIE ŚWIATOWEJ W N. JORKU

Do spodziewanej frekwencji zwiedzających wystawę dostosowane być mają środki lokomocji. Metro przewozić ma na wystawę w ciągu godziny 80.000 ludzi, kolej — 18.000, trolejbusy — 15.000, autobusy i taksówki — 28.000 i wreszcie prywatne samochody — 17.000. Dla automobilistów, którzy dłużej pozostawać zamierzają na wystawie, będą zbudowane garaże, mogące pomieścić jednorazowo 35.000 wozów.

BLISKO 2,5 MILIONA TON TOWARÓW PRZEWOŻĄ AUTA NIEMIECKIE W CIĄGU KWARTAŁU

Stowarzyszenie przedsiębiorstw samochodowych, przewożących na terenie Niemiec towary na duże odległości, opublikowało cyfry dotyczące obrotu w 1-ym kwartale bież. roku. Okazuje się, że w tym czasie auta związku przewiozły 2,42 miliona ton towarów. W porównaniu do ubiegłego roku, kiedy to w tym samym czasie

Przedpłata na:
KIEROWCA POLSKI
za 1938 r. zł. .... gr. ....
Za przesyłkę pieniędzy tym przekazem nadawca nie opłaca

UWAGA: Wszelka korespondencja, zamieszczona na 1-szym odcinku, poza wskazówkami według treści nadruków podlega opłacie przez naklejenie znaczka pocztowego w wysokości opłaty taryfowej.

NA TYM ODCINKU ŻADNEJ KORESPONDENCJI NIE NALEŻY UMIESZCZAĆ

sprawdził ....
wpisał ....
Nr. listy rozrachunkowej ....

(podpis sprawdzającego)
Dzień nadesłania
Nr. listy rozrachunk. ....

1 2 3

przewieziono 2,08 mil. ton, zaznaczył się wzrost obrotu o 16%.

*

O postępie techniki w produkcji opon świadczy fakt, iż w St. Zjednoczonych roczne spożycie opon w ciągu ostatnich 10 lat spadło z 49,5 na 29,7 milionów sztuk, mimo stałego wzrostu liczby samochodów i spożycia paliwa.

*

Huta „Pokój" weszła w porozumienie z angielskim przemysłem motocyklowym i postanowiła produkować popularne motocykle z silnikami Viliersa. Na razie wykonano jeden egzemplarz, ale z silnikiem pochodzenia zagranicznego. Po ukończeniu prób ma być rozpoczęta produkcja na większą skalę — z czasem stosowane będą silniki krajowe.

*

Podobne zamiary ma warszawska wytwórnia motorów „Perkun", która również opracowała motocykl popularny z silnikiem Viliersa. Na razie silnik ten jest sprowadzany — wszystkie inne części zastosowane przy produkcji pierwszej serii, są pochodzenia krajowego, poczynając od opon „Stomil", a kończąc na drobnym materiale armaturowym. Fabryka Perkun jakoby ma już opracowany (i zbudowany) silnik, niemal identyczny z silnikiem Villiers'a, który ma być zastosowany w produkcji w przyszłym roku. W wywiadzie prasowym dyrekcja Perkun oświadczyła przedstawicielowi prasy fachowej, że w najbliższym czasie ukończone zostaną próby z motocyklami o większym litrażu (200, 250 i 350 ccm.). Motocykle te mają pojawić się w sprzedaży w początkach przyszłego sezonu.

Od wydawnictwa.

Koledzy! Kierowca Polski jest pismem wydawanym z opłacanej przez Was prenumeraty. Od regularnej waszej opłaty zależy tylko powiększenie i udoskonalenie pisma, co jest palącą potrzebą chwili.

Nie omieszkajcie więc wypełnić załączony przekaz rozrachunkowy i nadać go w najbliższym Urzędzie Pocztowym.

Sekretariat Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automobilowych w Polsce mieści się przy ul. Marszałkowskiej 60, tel. 9-95-94.

Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł. 250, za 1/2 str. zł. 125, za 1/4 str. zł. 75, za 1/8 str. zł. 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . . . zł. 4.— Półrocznie . . . . . zł. 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. 12—2 p.p.	Administracja jest czynna codziennie od 10 3 p.p.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 60/31, tel. 9-95-94.

Redaktor i Wydawca: *Stanisław Karolczyk*

Druk. H. Hyndle i M. Styss, Warszawa, Zielna 41.


'KARPATY'
GALKAR-LUX
to olej, który nie wymaga reklamy. Jednorazowe użycie przekonuje o własnościach tego przodującego produktu.
1) Doskonała smarność.
2) Odporność na wysokie temperatury.
3) Brak osadów węglistych.
4) Oszczędność na paliwie.
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
M LUX
GALKAR KARPATY